Revista da Faculdade de Letras
HISTÓRIA
Porto, III Série, vol. 4,
2003, pp. 213-242

Hilario Casado Alonso*

Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI

R E S U M O

El artículo aborda el estudio de 1610 pólizas de seguros marítimos registradas, entre los años 1565 y 1597, en el Consulado de Burgos y referentes al comercio portugués. Sin duda, son una base documental muy importante para estudiar las relaciones comerciales, la historia marítima y financiera de Portugal en la segunda mitad del siglo XVI, ya que en ellas aparecen multitud de agentes económicos, barcos, rutas marítimas y puertos. A través de su estudio, se constata cómo el comercio internacional portugués en dicho periodo era muy complejo y variado, nada periférico o dependiente. Igualmente, se puede apreciar que, junto al centro económico de Lisboa, también eran muy importantes los del norte de Portugal : Oporto, Viana do Castelo, Vila do Conde, Aveiro, Trancoso, Celorico da Beira o Guarda.

En los últimos años esta cogiendo auge el estudio del comercio internacional como uno de los elementos más importantes para comprender la historia de Europa[1]. Las tensiones del mundo actual, con el polémico fenómeno de la globalización, han vuelto a poner sobre el tapete la importancia que han jugado y juegan el comercio y los mercaderes en los procesos de integración económica para, de esta manera, entender mejor el funcionamiento de la economía y la sociedad[2]. Por otra parte, la conformación de espacios económicos a escala regional o europea está dando lugar a numerosos debates, publicaciones y proyectos de investigación[3]. Por otro lado, los ámbitos de análisis se están ampliando a múltiples campos novedosos. Los espacios asiáticos[4] y la economía atlántica[5] están centrando la atención de la bibliografía anglosajona de los últimos años. Lo mismo puede decirse acerca del influjo de las nuevas corrientes de Teoría Económica – tanto de microeconomía como de macroeconomía – a la investigación histórica: el

* Universidad de Valladolid.

[1] A este respecto ver la excelente síntesis de SPUFFORD, 2002.

[2] CURTIN, 1984; CURTIN, 2000.

[3] CAVACIOCCHI, 2001; MINARD, 2001: 7-244.

[4] CHAUDHURI, 1985; TRACY, 1990; LOMBARD, 1990; THOMAZ, 1998; PRAKASH, 1998; CHAUDHURY y M. MORINEAU, 1999. DAS GUPTA, 2002

[5] McCUSKER y MORGAN, 2000. PIETSMANN, 2002; THORNTON, 1998; ARMITADGE y BRADDICK, 2002; DANIELS y KENNEDY, 2002; ORMROD, 2003.

funcionamiento de las redes comerciales a escala internacional[6], la aparición de nuevas formas de comercialización y marketing, las nuevas técnicas mercantiles y financieras, la difusión de los "saberes mercantiles", las formas de gestión de las empresas, los cambios en las pautas de consumo, etc[7].

En gran parte de dichas publicaciones el protagonismo de la Península Ibérica aparece desdibujado, presentando a menudo a dicho territorio como dependiente y periférico. Si tal cosa, aunque convendría ser matizada y debatida profundamente, puede afirmarse para los siglos XVII al XIX, es totalmente errónea para los dos siglos anteriores. En dichas centurias los comerciantes portugueses y españoles jugaron un papel de primera importancia a escala mundial. No fueron agentes de mercaderes extranjeros, sino que estuvieron presentes en las principales plazas de la época. Situación que, en algunos aspectos, es extensible al comportamiento de sus navegantes y transportistas.

El objetivo del presente trabajo es mostrar dicho protagonismo. Para ello utilizaré una fuente documental muy poco utilizada – por la aridez de su análisis - en los estudios de historia económica internacional: las pólizas de seguros marítimos[8]. La ventaja de la que parto es contar con cerca de 11.000 documentos conservados de este tipo, que, después de ser tratados en una base de datos informática, aportan una enorme riqueza de información de todo tipo y que espero plasmar pronto en un futuro libro. En las presentes páginas mostraré un avance – incompleto y provisional - de aquellas conclusiones que se refieren al comercio de Portugal en el siglo XVI, ya que el mercado portugués fue uno de los más importantes para los capitalistas–aseguradores burgaleses.

I.- BURGOS, BOLSA INTERNACIONAL DE SEGUROS EN EL SIGLO XVI

Como es conocido, Burgos fue la plaza mercantil que lideró el comercio exterior de los territorios de la Corona de Castilla con el resto de países europeos durante la Edad Media y el siglo XVI. Fruto de todo ello será que durante dicha etapa, aunque también desde siglos anteriores, los mercaderes burgaleses dirigieron los tráficos que se establecieron entre Castilla y los territorios europeos de la fachada atlántica: Francia, Bretaña, Inglaterra, Flandes y Alemania. Apoyados por las flotas vascas, santanderinas, asturianas, andaluzas o gallegas fueron entretejiendo una tupida red de conexiones en las principales plazas comerciales de aquellas tierras. En Brujas, Londres, Nantes, Ruán, La Rochela, Burdeos, Lisboa, Florencia, etc. crearon colonias de mercaderes, cuyos miembros se encargaban de establecer todo tipo de negocios y de representar a las compañías que, asentadas en Castilla, comerciaban en aquellas tierras[9].

---

[6] HANDCOCK, 1995 ; MOLHO y CURTO, 2003 : 569-579 ; STUDNICKI-GIZBERT, 2003 : 627-648; HANDCOCK, 2003: 649-672; CASADO ALONSO, 2003b.

[7] Algunas de estas cuestiones las he planteado en CASADO ALONSO, 1999a: 51 – 75.

[8] Partiendo de una base documental menor, vid. SPOONER, 1983.

[9] CASADO ALONSO, 2003b.

Así pues, en Burgos había un espléndido caldo de cultivo para que el seguro marítimo triunfara. Había dinero suficiente para invertir en cubrir los riesgos de la práctica aseguradora. Existían numerosos mercaderes que querían que sus mercancías estuvieran a salvo de los peligros de la navegación. Había naturales de dicha ciudad repartidos por toda Europa, los cuales podían informar acerca de los riesgos de las rutas, de las características de los barcos y de las cargas, de los infortunios acaecidos en aquellas tierras, etc. Había una institución, la Universidad de Mercaderes de Burgos y más tarde el Consulado, que podía dar sentencias en caso de conflictos entre aseguradores y asegurados. Están, pues, claras las razones del éxito burgalés en los seguros marítimos. Pero, a ello se sumó la legislación que promulgó la institución consular para dar garantías a los asegurados y controlar los abusos de los aseguradores. Fruto de ello son la realización de un modelo de póliza en 1509, regulada y normativizada en 1514; las Ordenanzas Generales de 1546; la nueva fórmula de póliza de 1546; y las Ordenanzas Generales del Consulado de 1572. Todo ello explica las razones de la conversión de dicha plaza en Bolsa Internacional de Seguros. Había dinero para invertir y la total seguridad jurídica que ofrecía la legislación del Consulado. De ahí que a la ciudad burgalesa acudieran mercaderes y patronos de barcos de todas partes y nacionalidades del mundo[10].

Toda esta actividad aseguradora por parte de mercaderes y financieros burgaleses se plasmó en la contratación de miles de pólizas desde finales del siglo XV hasta principios del siglo XVII, en el que el negocio del seguro se trasladó a la plaza de Madrid y al extranjero. Sin embargo, no se ha conservado más que una mínima parte de la documentación de dicho seguros. A pesar de ello, el protagonismo de Burgos como plaza aseguradora internacional en los siglos XV y XVI hace que el análisis de sus pólizas sea un espléndido observatorio para el estudio del comercio internacional y, en concreto, del portugués. En este aspecto contamos con varios tipos de fuentes, donde se han conservado noticias de seguros marítimos contratados con mercaderes y financieros burgaleses, que se refieren al comercio internacional de dichos siglos.

Por un lado, tenemos las anotaciones de las cuentas contenidas en algunos Libros de Contabilidad de comerciantes castellanos que se han conservado y que se refieren a asientos de seguros marítimos. El ejemplo más claro de ello es el Libro de Contabilidad de Juan de Castro y Simón Díaz el Rico, que abarca los años 1465 hasta 1511, y donde aparecen noticias de 213 pólizas aseguradas por dicha compañía mercantil. Como estudiamos en su momento, abarcan múltiples rutas, barcos y mercancías, estando una gran parte de ellas relacionadas con Portugal[11]. Semejantes referencias, aunque no tan numerosas, aparecen en otros libros de contabilidad de mercaderes españoles que se han conservado en el Archivo del Consulado de Burgos, en el Archivo de Simón Ruiz de Valladolid, en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid y en los Archivos Municipales de Nantes, Brujas y Amberes. Su análisis es muy arduo ya que, a las complicaciones derivadas de la contabilidad por partida doble, hay que

[10] BASAS FERNANDEZ, 1963; BALLESTEROS CABALLERO, 1993: 207-217; CORONAS GONZALEZ, 1979; CASADO ALONSO, 1999b: 277- 306.

[11] CASADO ALONSO, 1989: III, 585-608.

sumar que el negocio de los seguros era marginal en sus actividades, lo que se traduce en la dispersión de las noticias. Muy diferente es el caso del gran asegurador de origen español asentado a mediados del siglo XVI en Amberes, Juan Henríquez, del cual se han conservado dos Libros Mayores de 1562 y 1563[12]. Actualmente estoy procediendo a estudiar las más de 1.000 pólizas que dicho financiero – muy vinculado con el resto de la colonia castellana asentada en los Países Bajos - contrató en esos dos años. Un primer análisis superficial nos revela que parte de dichas pólizas se firmaron sobre barcos y cargamentos que hacían la ruta de las costas de Guinea a Lisboa y de allí a Amberes. Otra fuente que contiene información acerca de la práctica aseguradora es la propia legislación que en el siglo XVI hicieron tanto el Consulado de Burgos, como el Consulado de Castilla en los Países Bajos[13]. Aplicación legislativa que, también, dejó material documental en los numerosos pleitos que los aseguradores burgaleses mantuvieron en el tribunal de la Real Chancillería de Valladolid[14].

Pero la fuente más importante para el estudio de los seguros marítimos es la contenida los Libros Registros de Pólizas que se han conservado en el Archivo de la Diputación Provincial de Burgos[15]. Estos comienzan a partir de 1565, desde el momento en que el Consulado exigió un impuesto por cada uno de los seguros firmados, y llegan hasta el año de 1619. Por ello constituye una fuente de extraordinario valor para la historia económica internacional, ya que presumiblemente se han conservado una suma total de pólizas que oscilaría de entre las 10.500 y las 11.000. En dichos Registros se copiaban las partes substanciales de éstas, prescindiéndose de las invocaciones y de la terminología y jerga jurídica. Así, se anotaban el nombre o nombres de los corredores y comisionistas, fecha y lugar del documento, nombre y residencia del asegurado, trayecto, nombre y tipo de la nao, carga, precio del seguro, feria de pago y nombre de los patrones o maestres de los barcos. A continuación, se registraba la lista integra de los aseguradores con la suma de dinero - siempre expresada en ducados - que cada uno aseguraba, el total de la suma asegurada y la firma de conformidad del escribano de la Universidad. Si, con posterioridad, se habían producido variaciones en el documento se anotaban también. Lo mismo sucedía si no se hubiera producido el viaje, si había habido algún extorno, avería, dejación, daño, desembolso o reembolso. La carga aparece la mayor parte de las veces citada de manera genérica, no sabiéndose más que en escasas ocasiones sus cantidades precisas. Igualmente, es frecuente que se diga respecto al objeto asegurado que se admite cualquier mercancía "incluso las eçetuadas por las ordenanzas". Este modelo de documentación es igual en todos los tipos de pólizas de seguros y sólo hay algunas pequeñas variaciones en el caso de los seguros de vida y los reaseguros. No obstante, a nuestro entender, el número de pólizas de los libros conservados sólo son una mínima parte de las que se firmaron y se registraron ante la autoridad consular. Hecho que no

[12] Vid. WASTIELS, 1966-1967: 4 vols.; FAGEL, 1996.
[13] CORONAS GONZALEZ, 1979; VERLINDEN, 1947.
[14] BASAS FERNÁNDEZ, 1963, cit. PHILLIPS y PHILLIPS, 1977: 2, 312-330.
[15] PEDRAZA PRADES y BALLESTEROS CABALLERO, 1990.

invalida que dichos Registros contengan una información de las más importantes de Europa para el estudio de la historia del comercio, la navegación y la marina en la segunda mitad del siglo XVI.

En la actualidad he procesado informáticamente cerca de 8.500 pólizas de seguros, que, aunque no son la totalidad de las conservadas, aportan muchas precisiones cuantitativas y cualitativas de consideración. Abarcan todo el arco cronológico y son de múltiples corredores de seguros. Según los primeros datos obtenidos, podemos decir que en Burgos se contrataban diversos tipos de pólizas (sobre mercancías, reaseguros y seguros de vida); se aseguraban mercaderes y dueños de barcos de todas las partes de Europa, América, África y la India, aunque el predominio es de los residentes en Burgos, Sevilla, Segovia, Portugal, País Vasco y Cantabria; y se cubría el riesgo sobre un amplio abanico de rutas de todos los mares[16]. El estudio de toda la información contenida en la diversa documentación arriba descrita se plasmará, esperemos que prontamente, en un libro sobre "El negocio del seguro en Castilla en los siglos XV y XVI".

II.- EL COMERCIO INTERNACIONAL DE PORTUGAL EN LAS POLIZAS DE SEGUROS MARITIMOS BURGALESES DEL SIGLO XVI

El estudio de las relaciones económicas y, especialmente, comerciales entre Portugal y España está por hacer. Salvo para el periodo contemporáneo[17], sólo poseemos visiones parciales acerca de tal o cual tráfico, entre algún territorio o de determinados puertos. De la misma manera, si bien comienzan a conocerse bastantes cosas sobre el comercio medieval[18], el de los siglos XVI, XVII y XVIII permanece aún muy oscuro. De manera parcial, algunos de los problemas económicos y políticos han sido abordados recientemente por los profesores Bouza, Braga y Schaud.[19] Si sobre los aspectos comerciales sabemos algo de los tráficos marítimos[20], de los que se hicieron por vía terrestre a través de la raya fronteriza el desconocimiento histórico es enorme. Sólo disponemos del trabajo global del prof. Melón[21], pero las incógnitas son mayores que los conocimientos. Como

---

[16] CASADO ALONSO, 1999b

[17] ESPIDO BELLO, 1995.

[18] FONSECA, 1987: II, 541-561; BARATA, 1998. Sobre aspectos parciales, ver COLLANTES DE TERÁN, 1987; GONZALEZ GOMEZ, 1989: 41-59; BERNAL, 1995: 863 -874; RODRIGUEZ LLOPIS, 1996: 91-111; GONZALEZ JIMENEZ, 1995: 781 - 792; OTTE, 1996: 115-161 y 193; COLLANTES DE TERÁN, 2001: 159 - 188.

[19] BOUZA ALVAREZ, 1997 y BOUZA ALVAREZ, 2000; BRAGA, 2001; SCHAUB: 2001a ; SCHAUB, 2001b.

[20] Sobre el comercio y la navegación de cabotaje, ver FERREIRA PRIEGUE, 1988: 635-664; BARROS, 1998: 187 -198.

[21] MELON JIMENEZ, 1999. Sobre aspectos parciales, ver BRAGA, 1992: 1057 - 1072; BRAGA, *2001:* 281-287 y 329-346; MARQUES, 1994; PEREZ EMBID, 1975; GONZALEZ JIMENEZ, 1983; SANCHEZ BENITO, 1987: II, 805-819; SANCHEZ BENITO, 1993; RODRIGUEZ BLANCO, 1987: I, 135-146; MACKAY, 1987: II, 625 - 643.

señalé en otro trabajo mío, quedan por estudiar e investigar muchos ámbitos de las relaciones entre España y Portugal[22].

Por esa razón, la información contenida en los Libros Registros de Pólizas de Seguros de Burgos puede aclararnos parte de las incógnitas. Aunque, como se ha indicado anteriormente, no he acabado aún de recoger informáticamente toda la documentación, los primeros datos son elocuentes. En el CUADRO I he reflejado los seguros que se refieren al comercio portugués de acuerdo a las diferentes rutas que tocan con puertos y/o territorios de Portugal o sus colonias. Como podrá apreciarse, son un total de 1.610 pólizas por un valor de 1.684.995,98 ducados. Cifras que suponen el 20,43 % y el 18,82 %, respectivamente, del total de la muestra analizada hasta hoy día de las pólizas conservadas en el Archivo de la Diputación Provincial de Burgos (Sección Consulado de Burgos). Cantidades que hablan por si solas acerca de la importancia que el mercado portugués representaba para los aseguradores burgaleses. Valor que solo es superado por el desempeñado por los mercaderes españoles exportadores de mercancías a la Europa noratlántica y por el del comercio relacionado con Sevilla y América.

De acuerdo a las rutas relacionadas con Portugal, los aseguradores burgaleses cubrían todo tipo de itinerarios, lo que nos aporta una geografía bastante amplia de dichos tráficos. Un primer ámbito es el que unía la costa cantábrica española con los puertos portugueses, donde contamos con 313 pólizas por valor de 169.650 ducados. Son seguros de mercancías cargadas en barcos vascos y santanderinos, más algunos de Oporto, Vila do Conde y Viana do Castelo. Es una importante ruta de navegación de cabotaje en la que se transporta, sobre todo, hierro vasco y manufacturas europeas que eran redistribuidas desde los puertos españoles hacia Portugal. Allí, según los seguros burgaleses, eran intercambiados por la sal de Aveiro o Setúbal[23], y por las especias, azucares, colorantes y algodones adquiridos en Lisboa, Viana do Castelo y Oporto. Complemento de esta ruta es la que hacían hacia Sevilla algunos de estos mismos barcos, ya que era habitual que atracaran a la mitad de su recorrido en algún puerto portugués para hacer escala, vender o comprar parte de la carga[24]. En suma, diversificar las operaciones para diversificar los riesgos.

La segunda ruta que aparece nítidamente en los seguros burgaleses es la que relacionaba Portugal con los puertos europeos de Burdeos, Nantes, Ruán, Londres, Hamburgo y, sobre todo, Amberes. Es la corriente comercial de las especias a cambio de productos manufacturados, principalmente textiles[25]. Según dicha documentación, sus participantes son de todo tipo y origen geográfico, portugueses y extranjeros, en lo que respecta a sus barcos y mercaderes. Aquí, por un lado, hay que hablar de las colonias de comerciantes portuguesas asentadas en dichos territorios norte europeos, pero de manera

---

[22] CASADO ALONSO, (en prensa a).
[23] RAU, 1984; AMORIM, 2001.
[24] CASADO ALONSO, 2003a: 165-192; ARRIZAGA BOLUMBURU, 1987: II, 781 – 803.
[25] FERREIRA, 1983; MOREIRA, 1992; PEREIRA, 1983: 109-123.

especial de aquellas compañías mercantiles castellanas que tenían sus sedes, socios e intereses en ambos extremos del recorrido de la ruta.[26] El negocio en esta segunda mitad del siglo XVI era muy próspero, dada la elevada suma de ducados (476.856) en que se aseguraron los cargamentos. La balanza comercial, que indirectamente reflejan dichos seguros, es favorable para la economía portuguesa[27].

Un tercer ámbito que abarcan los seguros burgaleses es el que se desenvuelve en el océano Atlántico Sur. Si el comercio entre Portugal con las islas de Canarias, Azores y Madeira esta poco representado[28], no ocurre lo mismo en el que interconectaba Portugal con Brasil y viceversa. Es la ruta, según las pólizas burgalesas, donde circulaban los tejidos, alimentos y manufacturas europeas a cambio del azúcar y del algodón brasileños, seguidos del de las melazas y los tintes americanos. La gran cantidad de pólizas conservadas (474 pólizas, por valor de 232.715 ducados) permite, a mi entender, poder afirmar que una gran parte del comercio brasileño en la segunda mitad del siglo XVI se aseguró directa o indirectamente en Burgos[29]. Si a dichas cantidades añadimos las que se firmaron para cubrir los riesgos entre África y América (la ruta de los esclavos hacia el Brasil y la América española) y entre África y Europa (la ruta del azúcar de Santo Tomé, de los esclavos y de algunas especias), el panorama del comercio en el Atlántico esta muy bien representado. Como complemento de esta ruta mercantil está la que unía directamente las islas de Azores con Europa (54 pólizas por valor de 143.620 ducados), con barcos cargados de azúcar y, sobre todo, de pastel. Comercio de este ultimo tinte en el que los burgaleses fueron los grandes dominadores a escala mundial en los siglos XV y XVI[30].

Otras rutas menos importantes según el número de contratos realizados, aunque con un alto significado económico, eran las que unían Portugal con Italia (ruta de exportación de azúcar, colorantes y algodón)[31]; la de la India (pocas pólizas, aunque por sumas de dinero elevadas, lo que revela el alto valor del comercio de las especias); y la de Terranova. En esta última, aparte de los barcos portugueses que se dirigían a la pesca del bacalao en dichos mares, hay que sumar las numerosas naves vascas y santanderinas que, antes de partir a alta mar, pasaban por Aveiro, Lisboa, Oporto, Mondego y Setúbal para financiar con la venta de hierro la compra de la sal necesaria para conservar el bacalao[32].

---

[26] CASADO ALONSO, 2003b; GORIS, 1925; VAN DER WEE, 1963.

[27] Situación que aparece también en las cuentas aduaneras del comercio entre la Península Ibérica y los Países Bajos en 1552 y 1553. BRIL, 1962.

[28] Cuando aparece es como consecuencia de que dichas islas, a menudo, eran la escala hacia América.

[29] Sobre dicho comercio, ver MAURO, 1960.

[30] CASADO ALONSO, 1990: 523-548; CASADO ALONSO, 1991: 323-343; CASADO ALONSO, 1998: 65-70; CASADO ALONSO, 2001a: 457-479.

[31] Parte de este comercio partió del Algarve. Vid. MAGALHÃES, 1970.

[32] HUXLEY, 1987; HUXLEY, 2001: 29-75. Este comercio triangular entre la costa vasca, Portugal y Terranova se repite en relación con el puerto de La Rochela para comprar pertrechos navales.

En suma, todo este conjunto de cifras nos permite afirmar que una gran parte del comercio relacionado, directa o indirectamente, con Portugal en la segunda mitad del siglo XVI mantuvo una vinculación con Burgos en tanto que bolsa internacional de seguros. De ahí, la importancia de la fuente que presentamos. Vemos cómo dichas pólizas abarcaban todo tipo de rutas, estando presentes la mayor parte de los puertos portugueses. Pero, dicha fuente nos habla que tan importante y activo que el comercio establecido a partir de los puertos de Lisboa o Setúbal, fue el que se desarrolló a través de los del norte de Portugal: Oporto, Viana do Castelo, Mondego, Aveiro, Vila do Conde, Buarcos, etc[33].

El panorama social y geográfico de los contratantes de seguros marítimos burgaleses relacionados con Portugal es muy diverso: desde residentes en dicho territorio y en sus colonias, hasta españoles, flamencos, franceses o italianos. La razón de tal amplitud reside en la fluida interconexión entre los aseguradores, los capitalistas residentes en Burgos, Madrid o Medina del Campo, y los contratantes, residentes en múltiples lugares, está en la existencia de una serie de agentes que los corredores burgaleses de seguros tenían en todas las principales plazas y puertos de la época. Estos, a cambio de una comisión, ponían en contacto a las dos partes firmantes del contrato. Esto es muy claro en el caso de los puertos portugueses donde había una serie de mercaderes que, al mismo tiempo que aseguraban sus cargamentos, actuaban como corredores de seguros y comisionistas para la realización de otros contratos de sus convecinos. La nómina de estos personajes locales es muy extensa, aunque conviene señalar por su mayor actividad los casos de Salvador Vaz, Fernando Rodrigues de Elvas, Antonio Martines, Rodrigo Gomes y Manuel Mendes, vecinos de Lisboa; Duarte Dias, Simón Vaz y Francisco Fernandes, vecinos de Oporto; y Bastian Salgado, Alvaro Rodrigues de Tavira, Juan Rodrigues de Lago y Francisco Peres de Caminha, vecinos de Viana do Castelo.

Aunque, como se ha señalado antes, mercaderes y dueños de barcos de diferentes países de Europa acudieron a Burgos para contratar – directa o indirectamente – sus pólizas de seguros marítimos referentes a su comercio con Portugal, la mayor parte de ellos fueron españoles y portugueses. En el CUADRO II he reflejado, exclusivamente, aquellos contratantes de seguros que señalan, en el momento de la firma de la póliza, que su lugar de residencia era una localidad portuguesa. Como se puede apreciar, he localizado 1.365 pólizas que cumplen tal condición, dándonos un volumen de negocio de 1.138.039,81 ducados para todo el periodo. Tales elevadas cifras expresan, a mi entender, que una gran parte del comercio internacional que se hacía en, hacia y desde Portugal en el siglo XVI se hizo mediante agentes económicos asentados en dicho país. Pues, si bien algunos firmantes eran los representantes en Lisboa de las principales casas mercantiles italianas o españolas, la mayor parte eran naturales de Portugal. Estamos, en consecuencia, muy lejos de un panorama en el que el comercio internacional portugués esta en manos de mercaderes extranjeros. En el siglo XVI, a juzgar por la documentación burgalesa, dicha actividad era en gran medida ejercida por residentes

[33] BARROS, 1997: 167 – 230; CEREJO, 1995; PEREIRA, *1983:* 97 – 98; BRAGA, 2001: 290-302; BARROS, 2002: 259-295; POLONIA, 1999; MOREIRA, 1984; MOREIRA, 1990; MOREIRA, 1995.

en el reino, no siendo pues ni dependiente, colonial o periférica, como cierta bibliografía anglosajona viene afirmando. Tal fenómeno, a semejanza de lo que ocurre en el caso español, hay que atribuirlo a siglos posteriores.

Entre los contratantes de seguros el predominio, como era de esperar, esta en los residentes en Lisboa, pero a escasa distancia se encuentran los de Oporto y Viana do Castelo. Hecho que refleja el dinamismo económico de estos puertos norteños en la segunda mitad del siglo XVI y que conviene valorar en su justa medida[34]. Pero, junto a ellos, hay un sinfín de traficantes de pequeñas localidades de la costa y del interior de Portugal, lo que nos habla de la complejidad de la economía mercantil portuguesa de dichos años. Si la aparición de comerciantes de determinados puertos es lógica, más llamativo es encontrarnos con los de pueblos como Trancoso, Celorico da Beira, Guarda o Castelomendo.

Aquí la explicación, aunque requeriría mayores investigaciones, está en las fuertes relaciones que comerciantes de dichas localidades mantuvieron a lo largo de todo el siglo XVI con mercaderes castellanos en las ferias de Medina del Campo: negociación de hierro vasco, paños castellanos, productos del norte de Europa a cambio de algodón y azúcar del Brasil, lino portugués, especies de la India, etc. Todo ello unido al juego de numerosos envíos de dinero en metálico y al giro de letras de cambio. Fuertes contactos que hay que enmarcar en el hecho de que en el siglo XVI las regiones situadas a ambos lados de la frontera (el valle del Duero, la Beira interior o Tras-os-Montes) eran aún unas zonas económicas muy florecientes[35]. Argumentaciones que deben de completarse con el hecho de que muchos de estos asegurados portugueses eran cristianos nuevos que seguían manteniendo contactos comerciales y financieros con sus familiares españoles, también conversos[36]. Nexos que abren perspectivas nuevas a la historiografía de las relaciones sociales y económicas entre ambos países, ya que señalan tanto la presencia de redes comerciales muy importantes vinculadas a nexos religiosos, así como la existencia de una gran fluidez en las relaciones personales y económicas entre ambos territorios[37]. Hechos que convendría investigar mediante el contraste de las fuentes españolas con las portuguesas.

La nomina de los contratantes portugueses de seguros burgaleses es enorme. Va desde el dueño de un barco que asegura el casco, la artillería y la munición de la nave, hasta el simple maestre de ella que asegura los pertrechos, las vituallas, la pesca o alguna mercadería menuda. Pero, fundamentalmente, son comerciantes los que aparecen en el panorama social de los seguros burgaleses. Aquí la casuística es muy diversa, yendo desde los pequeños mercaderes y/o particulares, hasta los miembros de las grandes dinastías mercantiles. El CUADRO III muestra aquellos que contrataron por encima de un total de 4.000 ducados. En él vemos

---

[34] AMORIM; OSSWALD; POLÓNIA, 2002.

[35] ESPEJO DE HINOJOSA y PAZ ESPESO, 1912; AL-HUSSEIN, 1968: II, 61 – 63; VAL VALDIVIELSO, 1987: II, 591 – 608; CASADO ALONSO, 2001b: 495 – 517; CASADO ALONSO, (en prensa a).

[36] AZEVEDO, 1975; COELHO, 1997: 37 – 46; TAVARES, 1987: III, 875 – 892; TAVARES, 1973; TAVARES, 1997: 10 – 20; CORREIA, 1986: 94-98; VVAA, 2000.

[37] CONTRERAS; GARCIA GARCÍA ; PULIDO (2003).

cómo, junto a miembros de las colonias castellanas (los Frías y los Salazar) e italianas (los Calvo, Bardi, Afettati) asentadas en Lisboa, están las grandes dinastías mercantiles de dicha ciudad vinculadas al eje con Amberes: los Lopes/Rodrigues de Evora, los Pinto, los Ximenes, los Gomes, los Nunes, los Jorge, etc[38]. Pero, igualmente, aparecen los Vaz, los Dias, los Bientalhado y los Luis de Oporto; y los Lago y los Salgado de Viana do Castelo. Todos ellos son muy conocidos por sus negocios en Amberes, Medina del Campo, Sevilla, Brasil y La India. Parte de ellos eran cristianos nuevos. Tal panorama refuerza lo dicho antes, el gran dinamismo de los mercaderes de Lisboa, pero también de los de Oporto, Viana do Castelo y de otras localidades del interior y norte de Portugal. Aunque algunos se especializaron en determinadas rutas, estuvieron presentes en casi todas las corrientes del comercio de Portugal en la segunda mitad del siglo XVI. Aquí, la reconstrucción de las redes comerciales de estos mercaderes portugueses, con sus fuertes lazos con la economía española y americana, nos permitirá resolver muchas de la incógnitas existentes, al mismo tiempo que nos dará la valoración exacta del grado de importancia e influencia mercantil que alcanzaron en esta segunda mitad del siglo XVI[39].

Otra información aportada por las pólizas de seguros marítimos registradas en Burgos es la referente a la composición y características de la flota que comerciaba en los puertos portugueses. Esta la he reflejado en los CUADROS IV y V. En ellos he señalado exclusivamente aquellos puertos donde las pólizas registran una mayor actividad mercantil (Lisboa, Oporto, Viana do Castelo, Aveiro, Mondego, Setúbal, Lagos y los del Brasil). He clasificado la matrícula de la flota en virtud no de los contratos firmados, sino del valor de las mercancías aseguradas, según las localidades de los barcos donde estaban cargadas[40]. De la misma manera, he reflejado separadamente en dos cuadros distintos los valores asegurados, según los itinerarios fueran al salir o al llegar los barcos desde o a cada uno de dichos puertos portugueses. Interesa, pues, más el valor de lo que se comerciaba que el movimiento del número de barcos en cada puerto[41]. Cantidades que, no olvidemos, deben de tomarse con un valor relativo: no indican el movimiento portuario, sino exclusivamente el registrado en aquellas pólizas de seguros marítimos que se contrataron en Burgos. En suma, hubo barcos, mercancías y comerciantes que bien no se aseguraron en España, bien lo hicieron en otras partes o nunca lo llegaron a

---

[38] GORIS, *1925;* SILVA, 1956; SILVA, 1959 y 1961: 2 vols; ALMEIDA,1993.

[39] Esto ya fue apuntado por José Gentil da Silva en los tres libros donde publicó parte de la correspondencia lisboeta de Simón Ruiz. Hemos de tener en cuenta que dicho mercader no solo recibió cartas desde la capital lusa, sino desde otras muchas localidades de Portugal. A modo de ejemplo de la importancia de las interconexiones entre las redes mercantiles portuguesas con la de dicho comerciante y banquero de Medina del Campo, hay que señalar que el numero total de cartas recibidas desde Portugal fue el segundo más elevado, después de las propiamente españolas (Vid. CASADO ALONSO, en prensa b).

[40] Las localidades de los barcos se han establecido de acuerdo tanto a si tal información se expresa de manera clara en la póliza, como a la noticia del lugar de vecindad del maestre de la nave. En bastantes casos no disponemos de tales informaciones.

[41] Reconstrucción que sólo se puede hacer, a partir de la documentación burgalesa, analizando e individualizando cada uno de los viajes que hizo cada barco. Estudio que, por la dificultad y lentitud de su realización, aún no hemos hecho.

hacer. Las razones de tales prácticas se nos escapan[42]. No obstante, a pesar de estos inconvenientes, las cifras de dichos cuadros, contrastadas con las de otras fuentes, pueden ser un reflejo indirecto de la vida de dichos puertos y de la actividad de sus marinos.

Si analizamos las cifras contenidas en dichos cuadros vemos cómo el puerto de Lisboa no solo destaca por su mayor volumen de tráfico, sino por ser más cosmopolita. De sus muelles salían no solo naves portuguesas, sino muchas otras bretonas, alemanas, de los Países Bajos, cántabras, vascas, gallegas e, incluso, del mediterráneo (Ragusa, Cataluña, Valencia, Génova o Toscana). La capital lisboeta, al ser el centro de salida y de llegada de las mercancías de África y Asia, atraía a una multitud de mercaderes y navegantes de toda Europa, lo que se traducía en seguros sobre mercancías cargadas en naves de múltiples nacionalidades. El segundo puerto en importancia, según las pólizas burgalesas, es Oporto donde, aparte de las naves de su "hinterland" o del norte de Portugal, solo registra la aseguración de cargamentos en barcos del norte de España, Bretaña y, ocasionalmente, de Ragusa, de los Países Bajos y Normandía. Situación parecida es la que reflejan las cifras de Viana do Castelo – aunque con una destacable presencia de naves bretonas -, Aveiro y Mondego. Tales hechos nos revelan, a mi entender, las fuertes vinculaciones de los mercaderes y patrones de naves del norte de Portugal con la plaza aseguradora de Burgos. Pero, igualmente, la relación de naves nos señala cómo había localidades que se caracterizaban por aportar naves, maestres y marinos, pero no por ser centros de fuertes actividades mercantiles. El caso de Vila do Conde, con una flota numerosa, es revelador de tal hecho[43]. El fenómeno contrario es el de Lisboa que, a pesar de ser el gran punto comercial de Portugal, no tenía, según las fuentes burgalesas, una flota comparable al volumen de sus intercambios, estando parte de su comercio dependiente de las flotas extranjeras[44].

Las características del comercio y la navegación con el Brasil aparecen, también, reflejadas en dichos cuadros. Como podemos apreciar, la presencia de barcos portugueses es total, formando casi un monopolio, ya que no aparecen embarcaciones extranjeras. Pero, lo más destacable, es que éstas lo eran en su casi totalidad del norte de Portugal. Aquí el peso de Oporto, Matosinhos, Viana do Castelo y Vila do Conde es abrumador. Hecho que tiene su correspondencia con la nomina de quiénes fueron los contratantes de seguros sobre cargamentos hacia o desde el Brasil. Mientras que los mercaderes de Lisboa participaban en multitud de tráficos, los de dicha zona norteña se especializaron, según la documentación burgalesa, en el negocio brasileño, en el de las islas de Madeira y Azores y, en menor medida, en el de la Europa Atlántica. Algodón, azúcar, melazas y tintes brasileños eran, por este orden, las mercancías que en la segunda mitad del siglo XVI llegaban a los muelles de Oporto

---

[42] Esto parece deducirse de la comparación de los datos de los nombres de los barcos de Vila do Conde, contenidos en las pólizas de seguros burgaleses, con el inventario cronológico de las embarcaciones que conocemos por otras fuentes (POLONIA, 1999: II. Apéndice B.4, 151-183). Igualmente, esto es especialmente acusado en aquellos cargamentos hechos por comerciantes norte europeos con destino y/o con salida desde los puertos portugueses. Probablemente se aseguraran en sus lugares de origen: Amberes, Amsterdam, Londres, etc.

[43] POLONIA, 1999.

[44] COSTA, 1997.

y Viana do Castelo, aunque muchos de los barcos hicieran escalas previas en Lisboa o Galicia. A su vez, éstas eran redistribuidas en el espacio económico europeo por comerciantes de dichas localidades y de otros países, que acudían expresamente a adquirirlas a dichos puertos.

Un ultimo aspecto que se puede estudiar a través de las pólizas de seguros de Burgos es su precio. Los criterios empleados por los aseguradores burgaleses de la segunda mitad del siglo XVI son muy semejantes a los que se empleaban en otras partes en los siglos XVI y XVII[45]. El elemento básico para el cálculo de la prima era la distancia y la duración del viaje. Teóricamente a más tiempo y mayores trayectos correspondían superiores tarifas. En el caso de Burgos - con un enorme ámbito geográfico asegurativo - esto se cumple de manera parcial, ya que si bien es cierto que la duración del viaje equivalía en parte con la distancia asegurativa real, en ocasiones tal paralelismo no se cumple. Así, seguros sobre trayectos desde América o La India, de una gran duración temporal, tenían intereses parecidos a los de las rutas de España al Mar del Norte.

En el cálculo que el prior y cónsules de Burgos hacían, para fijar las tarifas de los seguros, tan importantes o más eran las posibles incidencias que podían ocurrir en los viajes. Aquí la seguridad de cada una de las rutas, fruto ante todo de los posibles o previsibles ataques de corsarios, marca las diferencias de los premios. Asegurar sobre mercancías o barcos en mares peligrosos será conforme avanza el siglo más caro. Relacionado con dicha seguridad está, también, la forma como se efectúa el trayecto. No es lo mismo si se hace de manera individual o colectivamente mediante el sistema de flotas. Esto explicaría que las tasas de la Carrera de Indias, de La India y, en algunos concretos años, de la flota lanera de Flandes no fueran tan elevadas como cabría esperarse[46].

Por el contrario, en las pólizas de seguros de Burgos no he encontrado ninguna referencia a que en el precio del seguro intervengan cuestiones como el tipo de embarcación, su nacionalidad o la experiencia del capitán. Otro aspecto específico que encarecía las primas, como el objeto asegurado, tampoco tenía ya importancia en la segunda mitad del siglo XVI. Cosa que no ocurría a finales de la centuria anterior, donde he comprobado que los cargamentos de sal, trigo o vino eran más caros. La única peculiaridad que se mantiene es acerca de los seguros sobre el casco, la artillería y la munición de los barcos, que siempre son un 1% más elevados que los restantes objetos asegurados sobre las mismas rutas.

En el CUADRO VI he reflejado los precios medios que se fijaron en Burgos para algunas de las rutas de comercio con Portugal[47]. En general, siguen los mismos postulados y características de todos los seguros burgaleses. Destaca el elevado precio de las pólizas

---

[45] TENENTI, A., 1959; TENENTI, A y B, 1985: 69-86; TENENTI, B., 1985: 15-55; PONS PONS, 1996: 77-117; BOITEAUX, 1968; LOBATO FRANCO, 1995; GARCIA SANZ y FERRER MAILLOL, 1983.

[46] Esto se deduce, también, de los casos de piratería en que se vieron afectadas naves portuguesas. Vid. FERREIRA, 1995.

[47] La comparación con otras rutas, así como su evolución a lo largo de los años, aparece en CASADO ALONSO, 1999b: 302-304.

que se contrataban para cubrir los riesgos sobre las rutas mediterráneas, donde, a la distancia a recorrer, hay que añadir los peligros de los piratas berberiscos. Fenómeno que, a partir de los años 1570, se aprecia también en las rutas hacia Flandes y Alemania. Por el contrario, la tasa de los seguros hacia La India, Africa y Brasil fue muy constante, entre un 8% y un 9%, y ligeramente superior a la que había entre Sevilla y América.

III.- A MODO DE CONCLUSIÓN Y REFLEXIÓN FINAL

De todo lo expuesto anteriormente se puede deducir la importancia que la documentación de los seguros burgaleses de la segunda mitad del siglo XVI tiene para el estudio del comercio internacional de Portugal en dichos años. Sin duda, por el volumen de las pólizas conservadas, que pueden llegar a las 2.000 cuando se acabe su total recogida, estamos ante un observatorio privilegiado para dicha investigación. Su contraste con los datos de las fuentes de los archivos portugueses, así como las de otros archivos españoles, franceses, ingleses, italianos, belgas y holandeses puede, a mi entender, cambiar algunas de las opiniones que acerca de él se vienen afirmando. Situación muy semejante a la que se encuentra en la actualidad el estudio del comercio español en la Edad Moderna. Tareas sobre las que queda mucho por hacer y donde la colaboración internacional de los historiadores de ambos países es fundamental para su buen logro.

Sin embargo, las primeras conclusiones que se extraen del análisis de dichas pólizas es que el comercio internacional portugués en la segunda mitad del siglo XVI era muy complejo y variado. No solo nos encontramos con el protagonismo, tradicionalmente descrito y conocido, del puerto y de los comerciantes de Lisboa. También son muy importantes los de Oporto, Viana do Castelo, Vila do Conde, Mondego, Aveiro, etc. Lo mismo, aunque en menor medida, se puede decir de la presencia de mercaderes de Trancoso, Ponte de Lima, Guarda, Bragança, Celorico da Beira y de otras villas de Tras Os Montes y la Beira Interior. Comercio que es efectuado por todo tipo de barcos y de diverso origen y tipología. Desde españoles, holandeses, alemanes y bretones, pero, también, de manera destacada de los puertos del norte de Portugal.

Finalmente, la documentación de los seguros marítimos burgaleses muestra la total integración del comercio portugués dentro del espacio económico internacional. Integración que en el siglo XVI no es dependiente o periférica, ya que una gran parte de sus agentes fueron comerciantes, maestres y dueños de barcos residentes en Portugal. Como se ha señalado anteriormente, la pregunta a hacernos es saber si tal característica cambió a lo largo del tiempo y qué consecuencias trajo para la economía peninsular.

BIBLIOGRAFIA

AL-HUSSEIN, F. Hassan Abed, 1982 - *Trade and Businness community in Old Castile: Medina del Campo 1500 – 1575,* East Anglia, 1982 (Ed. española en LORENZO SANZ, E. (coord.), 1968 - *Historia de Medina del Campo y su tierra,* Valladolid, Vol. II, p. 61 – 63).

ALMEIDA., A. A. Marques de, 1993 - *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geofinança.* Lisboa.

AMORIM, I., 2001 - *Aveiro e os caminhos do sal: da produção ao consumo (sécs. XV a XX).* Aveiro.

AMORIM, I; OSSWALD, H.; POLÓNIA, A., (coord.). - *O litoral em Perspectiva Histórica (Sécs. XVI a XVIII),* Porto, 2002.

ARMITADGE, D. y BRADDICK, M. J. (eds.), 2002 - *The British Atlantic World, 1500-1800,* Nueva York.

ARRIZAGA BOLUMBURU, B., 1987 - "El comercio vasco – portugués a fines de la Edad Media", in"*Actas das II Jornadas Luso – Espanholas de História Medieval,*–Porto, Vol. II. p. 781 – 803.

AZEVEDO, J. L. de, 1975 - *A História dos Cristãos – Novos portugueses.* Lisboa.

BALLESTEROS CABALLERO, F., 1993 - "El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509", in *Boletín de la Institución Fernán González,* nº 207, p. 207-217.

BARATA, F. Themudo, 1998 – *Navegação, comércio e relações políticas. Os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466),* Lisboa.

BARROS, A. J. Morais , 1997 –"Barcos e gentes do mar do Porto", in *Revista da Faculdade de Letras – Historia,* Vol. XIV, p. 167 – 230.

BARROS, A. J. Morais , 1998 –"As relações entre o Porto e a Galiza nos finais da Idade Media. (Perspectivas de trabalho)", in *Revista da Faculdade de Letras – Historia,* 2ª Série, Vol. XV, p. 187 –198.

BARROS, A. J. Morais, 2002 –"Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI", in FONSECA, L. Adão y CADEDDEU, M. E. (eds.), *Portogallo mediterraneo,* Cagliari, p. 259-295.

BASAS FERNANDEZ, M., 1963 - *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI),* Bilbao.

BERNAL, A. M., 1995 - "Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal", in *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época,* Madrid, p. 863 – 874.

BOITEAUX, L. A., 1968 - *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'asurance maritim,* París.

BOUZA ALVAREZ, F. J. , 1997 - *Portugal en la Monarquía Hispánica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal católico,* Madrid.

BOUZA ALVAREZ, F. J., 2000 - *Portugal no tempo dos Felipes: política, cultura, representaçôes, 1580-1640,* Lisboa.

BRAGA, I. M. R. Mendes Drumond, 2001 - *Um Espaço, Duas Monarquías (Interrelaçoes na Península Ibérica no Tempo de Carlos V,* Lisboa.

BRAGA, P. Drumond, 1992 - "Mercadorias defesas de Portugal para Castela durante a Idade Media", in *Hispania,* Vol. LII/182, p. 1057 – 1072.

BRIL, L., 1962 - *De handel tussen de Nederlanden en het iberisch schiereiland (midden XVIe eeuw).* Tesis de licenciatura inédita. Gante.

CASADO ALONSO, H., 1989 - "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos". *Congreso Internacional "Bartolomeu Dias e a sua epoca".* Oporto, Vol.III., p. 585-608.

CASADO ALONSO, H., 1990 - "El comercio del pastel. Datos para una geografía de la industria pañera española en el siglo XVI", in *Revista de Historia Económica,* Año VIII. nº3, p. 523-548.

CASADO ALONSO, H., 1991 - "Finance et Commerce International au milieu du XVIe siècle: La Compagnie des Bernuy", in *Annales du Midi.*, nº195, p.323-343.

CASADO ALONSO, H., 1998 - "Le Rôle des Marchands castillans dans la Commercialisation internationale du Pastel toulousain (XVe et XVIe siècles)", in D. CARDON, H. E. MÜLLEROTT ; BEMJELLOUN, B ; BRUMONT, F. y DELMAS, M. (eds.) - *Woad, Indigo and others Natural Dyes: Past, Present and Future,* Arnstadt, p. 65-70.

CASADO ALONSO, H., 1999a - "Comercio y nacimiento del Estado Moderno en Castilla (Siglos XV y XVI). Algunas reflexiones a la luz de nuevas corrientes de investigación internacional", in *El Estado en la Baja Edad Media: Nuevas perspectivas metodológicas,* Zaragoza, Universidad, p. 51 – 75.

CASADO ALONSO, H., 1999b - "El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI", in *Boletín de la Institución Fernán González,* 1999/2, nº 219, pp. 277- 306.

CASADO ALONSO, H., 2001a - "La gestion d'une entreprise de commercialization du pastel toulousain au début du XVIe siècle" in BRUMONT, F.(ed.) - *Le commerce du pastel, de la laine et des draps, XIVe – XVIe siècles.* Número especial de *Annales du Midi, Revue de la France méridionale,* Tomo 113, nº 236, p. 457-479.

CASADO ALONSO, H., 2001b - "Medina del Campo Fairs and The Integration of Castile into 15th to 16th Century European Economy", in CAVACIOCCHI, S. (ed.)., *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII – XVIII. Atti della "XXXII Settimana di Studi". 8 – 12 maggio 2000,* Firenze, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", p."495 – 517.

CASADO ALONSO, H., 2003a - "El comercio del hierro vasco, visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565 – 1596)", in *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,* nº 4 , pp. 165-192.

CASADO ALONSO, H., 2003b - *El Triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI),* Burgos.

CASADO ALONSO, H., (en prensa a) - "Relaciones comerciales entre Portugal y Castilla (ca. 1475 – ca. 1550): algunas reflexiones e hipótesis de investigación", in *D. Manuel e a sua época."III Congresso Histórico de Guimarães.* Universidade do Minho. Guimarães, 24 a 27 de octubre de 2001

CASADO ALONSO, H., (en prensa b) - "La circulation de l'information dans les réseaux de commerce espagnols aux XVe et XVIe siècles", in *Circulation et frontières. Autour du 101e anniversaire de Fernand Braudel,* Editions de L'Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.

CAVACIOCCHI, S. (ed.), 2001 - *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII – XVIII. Atti della "XXXII Settimana di Studi", 8 – 12 maggio 2000,*–Firenze, Istituto Internazionale di Storia Economica–"F. Datini".

CEREJO, H. M. Machado, 1995 -"*O comercio e os mercaderes portuenses (1383 – 1475,* Porto, [Tésis de Mestrado].

CHAUDHURI, K. N., 1985 - *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régime,* Cambridge

CHAUDHURY, S. y MORINEAU, M. (eds.), 1999 - *Merchants, Companies and Entrepeneurs in Asian Trade: Europe and Asia in the Early Modern Era,* Paris.

COELHO, A. Borges, 1997 -"Judeus e Cristãos – Novos portugueses (séculos XVI e XVII)", in *Oceanos,* nº 29, p. 37"– 46.

COLLANTES DE TERÁN, A., 1987 - "Las relaciones entre Sevilla y Portugal en el siglo XV", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzí,* Loulé.

COLLANTES DE TERÁN, A., 2001 - "De Betis a Guadalquivir: la victoria de Mercurio", in *Itinerarios medievales e identidad hispánica. XXVII Semana de Estudios Medievales,* Pamplona, p. 159 – 188.

CONTRERAS, J; GARCIA GARCÍA, B. J.; PULIDO, I (eds.), 2003 -–*Familia, Religión y Negocio. El sefardismo en las relaciones entre el mundo ibérico y los Países Bajos en la Edad Moderna,* Madrid.

CORONAS GONZALEZ, S., 1979 - *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos,* León.

CORREIA, A. Lopes, 1986 - *Notícias de Trancoso,* Trancoso.

COSTA, L. Freire, 1997 - *Naus e galeões na Ribeira das Naus. A construção naval no sécolo XVI para a rota do Cabo,* Cascais, 1997.

CURTIN, P. D., 1984 - *Cross-Cultural Trade in World History,* Cambridge

CURTIN, P.D., 2000 - *The World and the West. The European Challenge and the Overseas Response in the Age of Empires,*. Cambridge

DANIELS, C. y KENNEDY, M. V. (eds.), 2002 - *Negociated Empires: Centers and Periheres in the Americas, 1500-1820,* Nueva York.

DAS GUPTA, A., 2002 - *The World of the Indian Ocean Merchant, 1500-1800,* Oxford.

ESPEJO DE HINOJOSA, C. y PAZ ESPESO, J., 1912 - *Las antiguas ferias de Medina del Campo,* Valladolid.

ESPIDO BELLO, Mª C., 1995 - *As relacións económicas hispano – portuguesas, 1850 – 1920.* Tesis doctoral inédita, Santiago de Compostela.

FAGEL, R., 1996 - *De Hispano-Vlaamse wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders, 1496-1555,* Bruselas.

FERREIRA PRIEGUE, E., 1988 - *Galicia en el comercio marítimo medieval.* La Coruña, p. 635-664.

FERREIRA, A. M. Pereira , 1983 - *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481),* Lisboa.

FERREIRA, A. M. Pereira, 1995 - *Problemas maritimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI,* Cascais.

FONSECA., L. Adão da, 1987 - "As relações comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos séculos XIV e XV", en *Actas das II Jornadas Luso – Espanholas de História Medieval,* Porto, Vol. II, p. 541-561.

GARCIA SANZ, A. y FERRER MAILLOL, M. T. 1983 - *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona,* Barcelona.

GONZALEZ GOMEZ, A., 1989 –"Notas sobre las relaciones económicas entre el antiguo Reino de Sevilla y Portugal durante el siglo XV", *Studia,* nº 47, p. 41-59.

GONZALEZ JIMENEZ, M., 1983 –"Conflitos fronterizos en la Sierra de Aroche. El pleito de Barrencos (1493)", in *Actas das Primeiras Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia,* Loulé.

GONZALEZ JIMENEZ, M., 1995 - "Las relaciones entre Portugal y Castilla en el siglo XV (1411 – 1474)", in *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época,* Madrid, p. 781 – 792.

GORIS, J. A. , 1925 - *Étude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens) à Anvers de 1488 à 1567,* Lovaina.

HANDCOCK, D. J. , 1995 - *Citizens of the World. London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785,* Cambridge.

HANDCOCK, D. J. , 2003 - "L'émergence d'une économie de réseau (1640-1815). Le vin de Madére", in *Annales. Histoire, Sciences Sociales,* nº 3 , p. 649-672.

HUXLEY, M. Barkam, 1987 - "Conflictos europeos, embargos reales y el papel del Consulado de Burgos", in *Itsasoa. Los vascos en el marco del Atlántico norte: siglos XV y XVI,* San Sebastián.

HUXLEY, M. Barkam, 2001 - "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna", in *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco,* nº 3, p. 29-75.

LOBATO FRANCO, I., 1995 - *Compañías y negocios en la Cataluña Preindustrial,* Sevilla.

LOMBARD, D., 1990 - *Le carrefourd javannais: essai d'histoire globale,* Paris.

MACKAY, A., 1987 - "¿Existieron aduanas castellanas en la frontera con Portugal en el siglo XV?, in *Actas das II Jornadas Luso —Espanholas de História Medieval,*–Porto, Vol. II. p. 625 – 643.

MAGALHÃES, J. Romero de, 1970 - *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI,* Lisboa.

MARQUES, J., 1994 - *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Media.* Lisboa.

MAURO, F., 1960 - *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670): étude économique,* Paris.

McCUSKER, J. J. y MORGAN. K (eds.), 2000 - *The Early Modern Atlantic Economy,* Cambridge.

MELON JIMENEZ, M. A., 1999 - *Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV – XVIII).* Cáceres.

MINARD, P. (coord.), 2001 – "Les territoires de l'économie, XVe – XIXe siècles", in *Revue d'Histoire moderne & comtemporaine,* nº 48-2/3, p. 7-244.

MOLHO, A. y CURTO, D. Ramada, 2003 - "Les réseaux marchands à l'époque moderne", in *Annales. Histoire, Sciences Sociales,* nº 3 , p. 569-579.

MOREIRA, M. A. Fernandes, 1984 - *O porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimentos,* Viana do Castelo.

MOREIRA, M. A. Fernandes, 1990 - *Os mercadores de Viana do Castelo e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII,* Viana do Castelo.

MOREIRA, M. A. Fernandes, 1992 - *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no séc. XVI.* Viana do Castelo.

MOREIRA, M. A. Fernandes, 1995 - *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade,* Viana do Castelo.

ORMROD, D., 2003 - *The Rise of Commercial Empires: England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650 – 1770,* Cambridge.

OTTE, E., 1996 - *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media,* Sevilla, p. 115-161 y 193.

PEDRAZA PRADES, M. D. y BALLESTEROS CABALLERO, F., 1990 - *Catálogo de los fondos del Consulado del Mar de Burgos,* Burgos.

PEREIRA, J. Cordeiro, 1983 - *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI: Vila do Conde. Organização e movimento,* Lisboa.

PEREZ EMBID, F., 1975 - *La frontera entre los reinos de Sevilla y Portugal,* Sevilla.

PHILLIPS, W.D. y PHILLIPS, C.R., 1977 - "Spanish Wool and Dutch Rebels. The Middelburg Incident of 1574", in *The American Historical Reviеu,* 82, nº 2, p. 312-330.

PIETSMANN, H. (dir.), 2002 - *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1500-1830,* Göttingen.

POLONIA, A., 1999 - *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista,* Porto.

PONS PONS, J., 1996 - *Companyes i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715),* Palma de Mallorca.

PRAKASH, O, 1998 - *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India,* Cambridge.

RAU, V., 1984 - *Estudos sobre a História do sal português,* Lisboa.

RODRIGUEZ BLANCO, D., 1987 - "Las relaciones fronterizas entre Portugal y la Corona de Castilla. El caso de Extremadura", in *Actas das II Jornadas Luso – Espanholas de História Medieval,*–Porto, Vol. I. p.135-146.

RODRIGUEZ LLOPIS, M., 1996 - "At the limits of the Europe. Trade and taxation in the southern ports of Castile at the beginning of the XVIth century", in MENJOT, D. (dir.)., *Les villes frontiéres (Moyen Âge – Époque Moderne),* Paris-Montréal, p. 91-111.

SANCHEZ BENITO, J. M., 1987 - "Medidas de política comercial de la monarquía castellana: límites a los intercambios con Portugal", in *Actas das II Jornadas Luso –Espanholas de História Medieval,* Porto, Vol.–II, p. 805-819.

SANCHEZ BENITO, J. M., 1993 - *La Corona de Castilla y el comercio exterior. Estudio del intervencionismo monárquico sobre los tráficos mercantiles en la Baja Edad Media,* Madrid.

SCHAUB, J. P., 2001 a- *Portugal na monarquia hispânica, (1580-1640),* Lisboa.

SCHAUB, J. P., 2001 b - *Le Portugal au temps du Comte-Duc D'Olivares (1621-1640): le conflit de juridictions comme exercise de la politique,* Madrid.

SILVA, J. Gentil da, 1956 - *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Evora et Viega,*. París, 1956.

SILVA, J.Gentil da , 1959 y 1961 - *Marchandises et finances. Lettres de Lisbonne, (1563-1578),* 2 vols, Paris.

SPOONER, F. C., 1983 - *Risks at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766 – 1780,* Cambridge.

SPUFFORD, P., 2002 - *The merchant in medieval Europe*, Londres
STUDNICKI-GIZBERT, D., 2003 - "La "nation portugaise". Réseaux marchands dans l'espace atlantique à l'époque moderne, in *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, nº 3, p. 627-648.
TAVARES, M. J. Ferro, 1973 - *Os judeus em Portugal no século XV*, Lisboa.
TAVARES, M. J. Ferro, 1987 - "Judeus peninsulares: mobilidade e relacionamento", in *Actas das II Jornadas Luso – Espanholas de História Medieval*, – Porto, Vol. III. p. 875 – 892.
TAVARES, M. J. Ferro, 1997 - "A expulsão dos judeus de Portugal: conjuntura peninsular", in *Oceanos*, nº 29, p. 10"– 20.
TENENTI, A. y B., 1985 - *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Roma.
TENENTI, B. 1985 - "I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: sec. XVI - XVII", *Studi Veneziani*, n.s., X , p. 15-55.
TENENTI., A., 1959 - *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise. 1592-1609*, París.
THOMAZ, L. F. F. R. , 1994 - *De Ceuta a Timor*, Lisboa.
THORNTON, J., 1998 - *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400 – 1800*, Cambridge.
TRACY, J. (ed.), 1990 - *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge
VAL VALDIVIELSO, M. I. del, 1987 - "Mercaderes portugueses en Medina del Campo", in *Actas das II Jornadas Luso – Espanholas de História Medieval*, – Porto, 1987, Vol. II, p. 591 – 608.
VAN DER WEE, H., 1963 - *The Growth of the Antwerp market and the European Economy*, Lovaina.
VERLINDEN, C., 1947 - "Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes promulgada por el Consulado español en Brujas", in *Cuadernos de Historia de España*, VII.
VVAA, 2000 - *História e Cultura judaica*, Guarda.
WASTIELS, A., 1966-1967 - *Juan Henriquez, makelaar in zeeverzekeringen te Antwerpen 1562-1563*. Tesis de licenciatura inédita, Gante, 4 vols.

Cuadro I
El mercado de seguros marítimos burgaleses referentes al comercio portugués (1565 - 1597)

	RUTAS			Número de Pólizas	Ducados asegurados
	Origen	Destinos	Retorno		
Portugal - costa cantábrica española					
	Albufeira	Bilbao		1	100,00
	Aveiro	Laredo		2	800,00
	Aveiro	San Sebastían		1	400,00
	Lisboa	Avilés		1	800,00
	Lisboa	Santander		2	1.000,00
	Lisboa	Bilbao		10	8.300,00
	Lisboa	San Sebastían		13	11.750,00
	Lisboa	Vizcaya		3	1.850,00
	Viana do Castelo	Bilbao		7	2.085,00
	Viana do Castelo	San Sebastían		4	1.825,00
	Vilamoura	Albufeira	San Sebastían	1	350,00
				45	**29.260,00**
Portugal - costa mediterránea española					
	Lisboa	Alicante		6	8.860,00
	Lisboa	Barcelona		5	12.250,00
	Lisboa	Valencia		1	3.250,00
				12	**24.360,00**
Portugal - Andalucía					
	Lisboa	Cádiz		1	2.000,00
	Lisboa	Cádiz	Sevilla	1	2.300,00
	Lisboa	Sanlucar		1	900,00
	Lisboa	Sevilla		1	1.200,00
				4	**6.400,00**
Portugal - Francia					
	Almonte	Tavira	Ruán	1	1.500,00
	Lisboa	Calais		25	22.336,00
	Lisboa	Ruán		41	50.355,00
	Oporto	Dunquerque	Ruán	1	500,00
	Lisboa	La Rochela		2	2.200,00
	Lisboa	Nantes		6	8.700,00
	Oporto	La Rochela		1	650,00
	Oporto	Nantes		1	100,00
	Viana do Castelo	Burdeos		5	3.000,00
	Viana do Castelo	La Rochela		1	1.200,00
	Viana do Castelo	Ruán		1	1.200,00
				85	**91.741,00**

Portugal - Países Bajos

Lisboa	Amberes			188	343.365,00
Oporto	Amberes			19	9.630,00
Oporto	Londres Ramua Amberes		Oporto	2	600,00
Oporto	Ruán	Amberes		1	250,00
Setúbal	Amberes			1	150,00
Viana do Castelo	Amberes			41	12.020,00
Viana do Castelo	Londres	Flandes		1	500,00
Vilanova de Portimão	Londres	Amberes		3	2.600,00
				256	**369.115,00**

Portugal - Inglaterra

Viana do Castelo	Amberes	Londres		5	2.650,00
				5	**2.650,00**

Portugal - Alemania

Lisboa	Enden			2	1.400,00
Lisboa	Hamburgo			6	7.650,00
Setúbal	Dantzig			1	300,00
Setúbal	Hamburgo	Enden		1	4.000,00
				10	**13.350,00**

Portugal - Italia

Lagos	Livorno	Civita Vecchia		16	25.753,32
Lisboa	Lagos	Civita Vecchia		9	6.920,00
Lisboa	Livorno/Pisa			23	33.695,00
Oporto	Livorno/Pisa	Pisa		2	5.100,00
Lisboa	Venecia			3	4.600,00
				53	**76.068,32**

Portugal continental - Madeira/Azores/Canarias

Oporto	Funchal			1	60,00
Oporto	La Palma			4	380,00
Oporto	Madeira			1	50,00
Oporto	San Miguel de Azores			9	1.440,00
Viana do Castelo	Madeira			12	2.150,00
Viana do Castelo	Funchal			1	100,00
				28	**4.180,00**

Islas de Madeira - Europa

Madeira	La Rochela			3	14.400,00
Madeira	Amberes			1	3.000,00
Madeira	Viana do Castelo			5	791,00
Madeira	Livorno			2	7.450,00
Madeira	San Sebastián			1	100,00
				12	**25.741,00**

Azores - Europa

Azores	Santander	Bilbao		25	89.375,00
Azores	Sevilla			12	38.575,00
Azores	Valencia			5	4.200,00
San Miguel de Azores	Viana do Castelo			4	3.100,00
San Miguel de Azores	Amberes			1	4.500,00
Azores	Oporto			7	3.870,00
				54	**143.620,00**

Costa cantábrica - Portugal

Bilbao	Aveiro			58	21.811,00
Bilbao	Setúbal			7	80,45
Bilbao	Lisboa			11	131,05
Bilbao	Oporto			4	26,00
Bilbao	Esposende			1	700,00
Bilbao	Lisboa	Sevilla		1	1.500,00
Bilbao	Mondego			4	1.300,00
Bilbao	Selir			3	2.400,00
Bilbao	Viana do Castelo			5	3.300,00
Bilbao	Lisboa		San Sebastían	1	400,00
Castro Urdiales	Aveiro			2	580,00
Castro Urdiales	Lisboa			7	1.800,00
Castro Urdiales	Oporto			1	400,00
Deva	Aveiro			7	1.850,00
Deva	Lisboa			11	12.920,00
Deva	Mondego			3	840,00
Deva	Setúbal			2	1.300,00
Fuenterrabía	Aveiro			2	650,00
Fuenterrabía	Lisboa			2	1.600,00
Fuenterrabía	Lisboa	Setúbal		1	400,00
Guetaria	Lisboa			1	1.100,00
Laredo	Lisboa		Laredo	1	300,00
Laredo	Lisboa	Condado de Niebla	Laredo	1	250,00
Lequeitio	Lisboa			1	100,00
Lequeitio	Lisboa		Lequeitio	1	100,00
Lequeitio	Setúbal	Lisboa		1	500,00
Motrico	Castro Urdiales	Lisboa		2	1.300,00
Ondarroa	Aveiro			1	100,00
Orio	Aveiro			6	2.210,00
Orio	Castro Urdiales	Mondego		2	530,00
Orio	Selir			1	1.100,00
Orio	Setúbal			1	350,00
Pasajes	Aveiro			26	9.750,00
Pasajes	Lisboa			31	18.859,00
Pasajes	Lisboa		Galicia Pasajes	1	300,00
Pasajes	Lisboa / Setúbal	Sevilla		6	3.900,00
Pasajes	Mondego			5	1.200,00
Pasajes	San Sebastían	Lisboa		1	250,00
Pasajes	Setúbal			5	2.850,00
Portugalete	Aveiro			2	550,00
Portugalete	Esposende			1	800,00
Portugalete	Lisboa			8	5.650,00
Portugalete	Setúbal	Terranova	Portugalete	1	200,00
Pontevedra	Aveiro/Mondego/Cádiz	Sevilla		1	900,00
Rentería	Motrico	Lisboa		1	600,00
San Sebastían	Aveiro			7	3.930,00
San Sebastían	Lisboa			35	22.820,00
San Sebastían	Lisboa		San Sebastían	2	400,00
San Sebastían	Mondego	Buarcos		5	1.150,00
San Sebastían	Oporto			10	3.650,00
San Sebastían	Setúbal			4	2.450,00
San Sebastían	Viana do Castelo			3	1.400,00
Santander	Lagos	Sevilla		2	800,00
Santander	Lisboa	Sevilla		2	600,00
Somorrostro	Lisboa			1	200,00
Guipúzcoa	Lisboa			1	1.000,00
				313	**169.650,00**

Costa mediterránea española - Portugal

Málaga	Lisboa			2	3.950,00
Cullera	Lisboa			1	1.200,00
Valencia	Lisboa			3	4.200,00
Benicarlo/Vinaroz	Lisboa			1	1.500,00
				7	**10.850,00**

España - Madeira / Azores

Sevilla	Punta Delgada (isla de S. Miguel)			1	2.254,66
Sevilla	S. Miguel de Azores			1	2.000,00
				2	**4.254,66**

Francia - Portugal

Arcachon	Oporto			2	1.100,00
Bayonne	Oporto		Bayonne	1	700,00
Bayonne	Lagos			2	200,00
Bayonne	Lisboa		Bayonne	2	700,00
Burdeos	Lisboa			4	4.100,00
Burdeos	Oporto			8	8.000,00
La Rochela	Lisboa			3	3.300,00
La Rochela	Oporto			10	9.170,00
La Rochela	Vigo	Viana do Castelo		4	2.055,00
Nantes	Lisboa			5	9.100,00
Nantes	Lisboa	Sevilla		3	12.400,00
La Rochela	Madeira			2	1.000,00
				46	**51.825,00**

Rutas hacia África

Cádiz	Cabo Verde			1	500,00
Lisboa	Río de Cantos en Guinea			1	1.500,00
Lisboa	Santo Tomé			1	200,00
Madeira	Santo Tomé			2	800,00
Oporto	Santo Tomé			2	220,00
Oporto	Madeira	Santo Tomé		1	350,00
Sanlucar	Canarias	Cabo Verde		2	3.700,00
Sanlucar	Guinea			2	10.000,00
Sevilla	Cabo Verde	Guinea		2	3.000,00
Sevilla	Santiago de Cabo Verde			1	1.600,00
Viana do Castelo	Santo Tomé			1	800,00
Vigo	Santo Tomé			3	650,00
Vila do Conde	Madeira	Santo Tomé		1	900,00
				20	**24.220,00**

África - Europa

Cabo Verde	Ribera Grande de Santiago	Lisboa		1	700,00
Cabo Verde	Ribera Grande de Santiago	Sevilla		1	700,00
Isla de Fuego	Lisboa			1	1.000,00
Santiago de Cabo Verde	Sevilla			2	12.150,00
Guinea	Lisboa			2	3.900,00
Isla del Príncipe	Lisboa			1	400,00
Santo Tomé	Belén	Lisboa		2	4.012,50
Santo Tomé	Islas Terceras	Sevilla		2	4.300,00
Santo Tomé	Lisboa			32	40.563,50
Santo Tomé	Lisboa	Oporto		2	300,00
Santo Tomé	Oporto			4	3.200,00
Santo Tomé	Oporto	Galicia		1	1.200,00
Santo Tomé	Viana do Castelo			2	1.850,00
				53	**74.276,00**

África - América

Cabo Verde	Cartagena de Indias			5	12.600,00
Cabo Verde	Cartagena de Indias	El Nombre de Dios		1	2.400,00
Cabo Verde	El Nombre de Dios			12	42.100,00
Cabo Verde	La Habana			1	4.350,00
Cabo Verde	Nueva España			11	37.525,00
Cabo Verde	Rios de Guinea	El Nombre de Dios		1	10.100,00
Cabo Verde	San Juan de Lua	Veracruz		1	6.000,00
Cabo Verde	Veracruz			2	6.250,00
Santiago de Cabo Verde	Cartagena de Indias			2	2.000,00
Santiago de Cabo Verde	Cartagena de Indias	El Nombre de Dios		2	7.050,00
Santiago de Cabo Verde	El Nombre de Dios			1	1.100,00
Santiago de Cabo Verde	Nueva España			1	3.350,00
Santiago de Cabo Verde	Santo Domingo			3	5.000,00
Santiago de Cabo Verde	Santo Domingo			1	3.500,00
Los ríos de Guinea	Cartagena de Indias			3	10.350,00
Santo Tomé	Jamaica	Honduras		1	12.000,00
Santo Tomé	Santo Domingo			2	10.400,00
Santo Tomé	Santo Domingo	Cartagena de Indias		1	7.300,00
Santo Tomé	Santo Domingo	Nueva España		1	7.300,00
				52	**190.675,00**

Rutas hacia Brasil

Bayona	San Salvador de Bahía			1	100,00
Bilbao	El Espíritu Santo			1	1.000,00
Caminha	San Salvador de Bahía			3	600,00
Funchal	Pernambuco			1	200,00
La Palma	Espíritu Santo			2	400,00
La Palma	Madeira	San Salvador de Bahía		1	100,00
La Palma	Olinda			3	475,00
La Palma	Pernambuco			2	200,00
La Palma	San Salvador de Bahía			9	1.950,00
Lisboa	Espíritu Santo			1	1.000,00
Lisboa	La Palma	Espíritu Santo		1	200,00
Lisboa	Madeira	Bahía del Espíritu Santo		2	1.300,00
Lisboa	Olinda			1	350,00
Lisboa	San Salvador de Bahía			1	3.350,00
Madeira	Bahía del Espíritu Santo			2	1.550,00
Madeira	San Salvador de Bahía			8	1.980,00
Madeira o Canarias	Olinda			1	300,00
Madeira o La Palma	San Salvador de Bahía			3	600,00
Oporto	Canarias y Espíritu Santo	Rio Janeiro		1	500,00
Oporto	Espíritu Santo			1	70,00
Oporto	La Palma	Olinda		5	1.125,00
Oporto	La Palma	Pernambuco		3	610,00
Oporto	La Palma	Puerto Santo		1	500,00
Oporto	La Palma	San Salvador de Bahía		33	10.555,00
Oporto	La Palma o Madeira	Olinda		3	1.300,00
Oporto	La Palma o Madeira	Pernambuco		2	500,00
Oporto	La Palma o Madeira	San Salvador de Bahía		8	1.040,00
Oporto	Madeira	Olinda		5	1.300,00
Oporto	Madeira	Pernambuco		7	3.690,00
Oporto	Madeira	San Salvador de Bahía		2	900,00
Oporto	Madeira o Cabo Verde	Olinda		3	1.250,00
Oporto	Madeira o Canarias	Olinda		1	1.200,00
Oporto	Madeira y Cabo Verde	Olinda		1	300,00

Oporto	Olinda			8	2.000,00
Oporto	Pernambuco			12	5.315,00
Oporto	San Salvador de Bahía			15	4.420,00
Sevilla	Brasil			1	900,00
Viana do Castelo	La Palma	San Salvador de Bahía		1	800,00
Viana do Castelo	La Palma Madeira	San Salvador de Bahía		1	200,00
Viana do Castelo	Madeira	Pernambuco		1	300,00
Viana do Castelo	Madeira	San Salvador de Bahía		8	3.250,00
Viana do Castelo	Madeira Cabo Verde	Olinda		2	1.000,00
Viana do Castelo	Pernambuco			4	1.650,00
Viana do Castelo	San Salvador de Bahía			9	3.125,00
Vigo	Madeira	San Salvador de Bahía		2	500,00
Vigo	Pernambuco			1	300,00
Vigo	San Salvador de Bahía			1	400,00
				185	**64.665,00**

Brasil - Europa

Brasil	Lisboa			2	1.150,00
Espíritu Santo (Brasil)	Lisboa			5	4.535,00
Espíritu Santo (Brasil)	Lisboa	Oporto		2	1.500,00
Espíritu Santo (Brasil)	Oporto			3	1.230,00
Espíritu Santo (Brasil)	Rio de Janeiro	Lisboa		1	600,00
Olinda en Pernambuco	Galicia			1	500,00
Olinda en Pernambuco	Lisboa			7	2.350,00
Olinda en Pernambuco	Lisboa	Galicia		1	1.000,00
Olinda en Pernambuco	Lisboa	Oporto		1	2.000,00
Olinda en Pernambuco	Oporto			8	8.300,00
Olinda en Pernambuco	Oporto	Galicia		3	1.550,00
Olinda en Pernambuco	Oporto	Lisboa		3	7.050,00
Olinda en Pernambuco	Oporto	Pontevedra		3	1.450,00
Olinda en Pernambuco	Oporto	Vigo		1	1.000,00
Olinda en Pernambuco	Pontevedra			4	3.950,00
Olinda en Pernambuco	Pontevedra	Oporto		1	2.000,00
Olinda en Pernambuco	Pontevedra	Vigo		2	900,00
Olinda en Pernambuco	Viana do Castelo			8	2.550,00
Olinda en Pernambuco	Viana do Castelo	Galicia		7	2.025,00
Olinda en Pernambuco	Vigo			2	1.500,00
Olinda en Pernambuco	Vigo	Bayona		1	700,00
Olinda en Pernambuco	Vigo	Lisboa		2	600,00
Olinda en Pernambuco	Vigo	Pontevedra		19	8.235,00
Pernambuco	Galicia			1	625,00
Pernambuco	Espíritu Santo	Lisboa		1	3.000,00
Pernambuco	Galicia			2	1.500,00
Pernambuco	Lisboa			10	10.110,00
Pernambuco	Lisboa	Galicia		4	2.250,00
Pernambuco	Lisboa	Oporto		1	200,00
Pernambuco	Oporto			11	3.200,00
Pernambuco	Oporto	Galicia		1	375,00
Pernambuco	Oporto	Lisboa		3	1.675,00
Pernambuco	Pontevedra			3	1.200,00
Pernambuco	Viana do Castelo			12	1.910,00
Pernambuco	Viana do Castelo	Vigo		6	1.380,00
Pernambuco	Vigo			6	3.125,00
Pernambuco	Vigo	Pontevedra		6	2.175,00
Pernambuco	Vigo Bayona Oporto	Lisboa		1	500,00
Pernambuco	Vigo o Bayona	Lisboa		2	2.450,00
Puerto Seguro	Viana do Castelo	Galicia		3	250,00
Rio de Janeiro	Lisboa			2	350,00

Rio de Janeiro	Oporto	Bayona		1	250,00
San Vicente en Brasil	Lisboa			1	600,00
San Salvador de Bahía	Bayona			3	1.100,00
San Salvador de Bahía	Galicia			5	1.950,00
San Salvador de Bahía	Lisboa			21	30.450,00
San Salvador de Bahía	Oporto			18	10.250,00
San Salvador de Bahía	Oporto	Galicia		6	1.900,00
San Salvador de Bahía	Oporto	Lisboa		1	300,00
San Salvador de Bahía	Pontevedra			18	6.940,00
San Salvador de Bahía	Pontevedra	Vigo		3	750,00
San Salvador de Bahía	Viana do Castelo			21	6.460,00
San Salvador de Bahía	Viana do Castelo	Amberes		3	2.000,00
San Salvador de Bahía	Viana do Castelo	Galicia		1	500,00
San Salvador de Bahía	Viana do Castelo	Vigo		16	5.635,00
San Salvador de Bahía	Viana do Castelo o Galicia	Amberes		1	1.000,00
San Salvador de Bahía	Vigo			2	1.700,00
San Salvador de Bahía	Vigo	Lisboa		1	400,00
San Salvador de Bahía	Vigo	Pontevedra		3	1.825,00
San Salvador de Bahía	Vigo o Bayona	Oporto		1	800,00
Todos los Santos	Lisboa			1	300,00
				289	**168.060,00**

Rutas de Terranova

Aveiro	Terranova			1	100,00
Aveiro	Terranova		Aveiro	1	100,00
Bayonne	Lisboa	Terranova	Bayonne	2	800,00
Bayonne	Lisboa	Terranova	Bayonne o Burdeos	4	1.700,00
Bayonne	Lisboa	Terranova	Burdeos	1	200,00
Bilbao	Lisboa	Terranova	Portugalete	3	800,00
Bilbao	Portugal	Terranova	Bilbao	2	200,00
Laredo	Lisboa	Terranova	Laredo	2	1.700,00
Lequeitio	Lisboa o Aveiro	Terranova	Portugalete	1	50,00
Lequeitio	Lisboa o Setúbal	Terranova	Portugalete	1	130,00
Lequeitio	Setúbal	Terranova	Laredo	1	150,00
Lisboa	Terranova		Pasajes	1	200,00
Motrico	Lisboa	Terranova	Motrico	1	150,00
Pasajes	Lisboa	Terranova	Pasajes	1	2.000,00
Portugalete	Lisboa o Setúbal	Terranova	Portugalete	1	50,00
San Sebastián	Lisboa	Terranova	San Sebastían	3	1.200,00
Terranova	Viana do Castelo			7	1.290,00
Viana do Castelo	Terranova		Viana do Castelo	5	750,00
				38	**11.570,00**

Rutas de La India

Calicut	Lisboa			5	4.750,00
La India	Lisboa			24	102.450,00
Lisboa	La India			3	8.100,00
				32	**115.300,00**

Otras rutas

Jamaica	Lisboa			1	900,00
Lisboa	Tenerife o La Palma	Nueva España		1	750,00
Sevilla	Cabo Verde	El Nombre de Dios		1	3.000,00
Sevilla	Cabo Verde	Nueva España		5	7.175,00
Sevilla	Cabo Verde	Santo Domingo		1	1.350,00
				9	**13.175,00**

TOTAL **1.610** **1.684.995,98**

FUENTE: *Libros Registros de Pólizas de Seguros del Consulado de Burgos.*

Cuadro II
Residentes en Portugal contratantes de seguros burgaleses (1565-1597)

Localidad	*Nº de Pólizas*	*Ducados asegurados*
Lisboa	429	648.912,00
Oporto	422	202.103,15
Viana do Castelo	239	88.718,00
Medina del Campo / Lisboa	1	44.000,00
Trancoso	50	22.770,00
Oporto / Bahía	14	17.775,00
Aveiro	51	16.770,00
La India	2	11.000,00
Burgos / Lisboa	1	9.900,00
Lisboa / Nantes	1	8.000,00
Buarcos	29	7.015,00
Portugal	6	5.861,00
Coimbra	11	5.525,00
Caminha	14	5.175,00
Ponte de Lima	16	4.946,00
Celorico da Beira	7	3.900,00
Oporto / Azurara	3	3.750,00
Guarda	4	2.645,00
Madrid / Lisboa	1	2.400,00
Agueda	6	2.350,00
S. Miguel de Azores / Lisboa	1	2.254,66
Algarve	1	2.000,00
San Salvador de Bahía	8	1.970,00
Castelomendo	2	1.500,00
Leiria / Pedre Nerera	1	1.500,00
Montemor o Velho	2	1.400,00
Leiria / Oporto	1	1.100,00
Valença do Minho	1	1.000,00
Bilbao / Oporto	1	800,00
Gove	1	800,00
Los Redondos (Portugal)	1	760,00
Oporto / Lisboa	1	750,00
Oporto / Pernambuco	1	750,00
Pernambuco	3	725,00
Chaves	1	700,00
Trancoso / Aveiro	3	700,00
Terceira	1	650,00
Viseu	2	650,00
Bilbao / Lisboa	1	600,00
Leiria	1	600,00
Carrión / Lisboa	1	450,00
Castelo Branco	2	350,00
Medina / Viana do Castelo	1	300,00
Gaia	1	250,00
Santa Maria (Portugal)	2	250,00
Azurara	2	250,00
Coimbra / Aveiro	1	200,00
Leza de Matosinhos	2	200,00
Mazarelos	2	200,00
Oporto / Amberes	1	160,00
Guimaraes	2	150,00
Viana do Castelo / Burdeos	1	150,00
Olinda	1	125,00
Evora	1	100,00
Braga	1	50,00
Esposende	1	50,00
Viana do Castelo / Lisboa	1	50,00
Vila do Conde	1	30,00
	1.365	**1.138.039,81**

Cuadro III
Principales contratantes de seguros marítimos de Burgos y residentes en Portugal

CONTRATANTE	*Residencia*	*Nº de pólizas*	*Ducados asegurados*
Tomás Ximenez y Rodrigo López de Evora	Lisboa	7	50.700
Hipólito Afetatis, Jacome Bardi, Gº Pérez Martínez	Lisboa, Medina del Campo	1	44.000
Antonio Martínez	Lisboa	18	35.363
Ventura de Frías	Lisboa	12	32.833
Jorge Baz	Oporto	37	19.700
Carlos Francisco	Lisboa	16	18.493
Antonio Calvo, genovés	Lisboa	2	17.400
Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal	Lisboa	3	16.850
Diego López, Alonso de La Barrera, Rodrigo Gómez, Gonzalo Fernández	Lisboa	5	16.120
Simón Baz	Oporto	49	15.358
Enrique Gómez	Oporto	29	15.130
Luis Pinto	Lisboa	6	14.225
Gaspar Carnero y hdos de Belchor Barreto	Lisboa	1	13.300
Maria Gómez	Lisboa	7	12.400
Pedro de Ecija y Juan de Aguilar	Lisboa	9	12.360
Duarte de Liam y Antonio González de Guzmán	Lisboa	2	12.150
Juan Rodríguez Caldera	Lisboa	1	12.000
Jerónimo Duarte Ximenes	Lisboa	7	11.050
Antonio Báez Bernaldez	La India	1	10.000
Álvaro Pérez, Ventura de Frías	Burgos, Lisboa	1	9.900
Miguel Diez	Oporto	11	9.470
Miguel Diez, Bento Diez	Oporto, Brasil	5	9.350
Bastian Salgado	Viana do Castelo	14	8.225
Antonio Martínez, Felipe Martínez	Lisboa, Nantes	1	8.000
Hipólito Afetati, Jacome Bardi y otros	Lisboa	1	8.000
Juan Rodríguez de Lago	Viana do Castelo	20	7.850
Bartolomé Adrianse	Lisboa	9	7.370
Tomas Ximenez	Lisboa	7	7.300
Jorge Rodríguez Solís	Lisboa	1	6.600
Vicente Rodríguez	Oporto	16	6.550
Manuel Duarte	Lisboa	4	6.100
André Rodríguez de Evora	Lisboa	1	6.000
Fernando López de Elvas	Lisboa	1	6.000
Ventura e Iñigo de Salazar Frías, Jorge de Silva	Lisboa	1	5.900
Hipólito Afetati, Jacome Bardi, António Calvo	Lisboa	1	5.500
Teodosio Enríquez, Diego Faleiro	Lisboa	3	5.300
Teodosio Enríquez, Manuel Duarte	Lisboa	2	5.225
Hetor Méndez	Lisboa	5	5.200
Antonio Calvo, Jacome Bardi	Lisboa	1	5.000
Diego López, Gregorio Fernández y Juan Villalobos	Lisboa	1	5.000
Jerónimo Duarte Ximenez y Andrés Ximenez	Lisboa	2	4.900
Diego Rodríguez de Lisboa	Lisboa	3	4.850
Lope Niñez Vitoria	Lisboa	9	4.800
Duarte Furtado	Lisboa	2	4.700
Gaspar Baz	Lisboa	2	4.700
Luis Jorge	Lisboa	5	4.700
Juan Suero	Lisboa	1	4.600
Teodosio Enriques	Lisboa	3	4.590
Rodrigo López de Evora	Lisboa	7	4.550
Teodosio Enríquez, Tomás Ximenez, Rui López de Evora	Lisboa	1	4.500
Rodrigo Gómez	Lisboa	5	4.397
Alonso Núñez, contador	Lisboa	3	4.350
Hetor Méndez, Duarte Furtado	Lisboa	5	4.350
Gaspar de Mercado	Lisboa	3	4.200
Jorge Baz, Francisco Luis, Tristan Rodrigues Villareal, Simón Baz, Francisco Bientallado	Oporto	1	4.150
Francisco Fernández	Oporto	4	4.110
Diego Rodríguez	Lisboa	4	4.110
Diego Rodríguez de Castellanos	Lisboa	4	4.050
Manuel y Miguel Diez	Oporto	4	4.050
García de Xerez	Lisboa	4	4.000

Cuadro IV

Matricula de los barcos que parten de los puertos portugueses, según el valor de los cargamentos asegurados

	Lisboa		Oporto		Viana do Castelo		Aveiro		Setúbal		Lagos		Brasil	
Localidad de los barcos	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%
Bretaña	40.246	7,28	4.420	7,91	11.555	29,93								
Alemania	28.050	5,08							4.000	89,89	4.000	15,41		
Países Bajos	22.225	4,02	775	1,39	2.300	5,96								
Costa cantábrica española	21.750	3,94												
Cataluña	17.850	3,23									4.900	18,88		
Normandía	16.200	2,93	500	0,89	1.200	3,11								
Marsella	6.700	1,21												
Ragusa	4.150	0,75	2.700	4,83							4.600	17.72		
Venecia	2.880	0,52												
Costa cantábrica francesa	2.850	0,52												
Saint Tropez	2.810	0,51												
Florencia	1.400	0,25												
Loreto											1.253	4,83		
Xio	300	0,05												
Génova	1.205	0,22	2.400	4,29							1.000	3,85		
Azurara	900	0,16	900	1,61									1.400	0,83
Lisboa	4.900	0,89											3.900	2,31
Oporto*	550	0,10	36.820	65,86									67.650	40,10
Matosinhos													16.375	9,71
Aveiro			120	0,21			1.400	100			4.700	18,11		
Viana do Castelo	3.200	0,58	420	0,75	18.700	48,44							27.510	16,31
Atouguía													2.250	1,33
Azores			150	0,27										
Vila do Conde	35.300	6,39	5.000	8,94									18.709	11,14
Povoa de Varzim	170	0,03											500	0,30
Desconocido	338.995	61,34	1.700	3,04	4.850	12,56			450	10,11	5.300	20,42	30.280	17,95
	552.631	**100**	**55.905**	**100**	**38.605**	**100**	**1.400**	**100**	**4.450**	**100**	**25.753**	**100**	**168.655**	**100**

* Incluídos Miragaia, Massarellos y San Juan da Foz

FUENTE: *Libros Registros de Pólizas de Seguros del Consulado de Burgos.*

Cuadro V

Matricula de los barcos que entran en los puertos portugueses, según el valor de los cargamentos asegurados

	Lisboa		Oporto		Viana do Castelo		Aveiro		Setúbal		Mondego		Lagos		Brasil	
Localidad de los barcos	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%	Ducados	%
Alemania	1,450	0,4														
Bretaña	26.700	7,1	15.570	16,1	2.055	5,5										
Cataluña	2.400	0,6			100	0,3										
Costa cantábrica española	60.949	16,3	16.303	16,8			17.890	40,7	4.850	28,2	1.705	24,9	300	7,2		
Costa cantábrica francesa	6.600	1,8	700	0,7									200	4,8		
Galicia	300	0,1	4.790	4,9	1.300	3,5	12.440	28,3	3.600	21,0	2.174	31,8	600	14,4		
Países Bajos	2.500	0,7														
Valencia	5.100	1,4			1.250	3,3	1.901	4,3								
Génova													730	17,6		
Jamaica	1.400	0,4														
Xio													300	7,2		
Azurara	1.725	0,5													900	1,4
Aveiro																
Esposende							620	1,4								
Lisboa	8.100	2,2	250	0,3									1.250	30,1		
Matosinhos	2.600	0,7	14.125	14,6											7.385	11,4
Oporto*	28.095	7,5	36.200	37,4	450	1,2	430	1,0							27.705	42,9
Povoa de Varzim	2.775	0,7														
Viana do Castelo	1.800	0,5	3.050	3,2	31.625	84,3	2.710	6,2	1.300	7,6	800	11,7			14.285	22,1
Vila do Conde	14.800	3,9	3.800	3,9			900	2,0			900	13,2	575	13,8	6.230	9,6
Desconocido	207.535	55,4	2.025	2,1	716	1,9	7.090	16,1	7.425	43,2	1.255	18,4	200	4,8	8.150	12,6
	374.829	**100**	**96.813**	**100**	**37.496**	**100**	**43.981**	**100**	**17.175**	**100**	**6.834**	**100**	**4.155**	**100**	**64.655**	**100**

* Incluídos Miragaia, Massarellos y San Juan da Foz

FUENTE: *Libros Registros de Pólizas de Seguros del Consulado de Burgos.*

Cuadro VI
Premios medios según rutas (1565-1597)

Ruta	*%*
Aveiro - Laredo/San Sebastían	6,0
Aveiro - Terranova - Aveiro	8,0
Azores - Santander/Bilbao	7,8
Azores - Sevilha	5,6
Azores - Valencia	11,0
Bayona - Bahía	9,0
Bilbao - Aveiro	5,9
Bilbao - Lisboa	7,1
Bilbao - Oporto	6,3
Buerdos - Oporto/Lisboa	8,2
Cabo Verde - Cartagena de Indias/Nombre de Dios	5,1
Cabo Verde - Nueva España	5,6
Cabo Verde - Sevilla	5,5
Calicut - Lisboa	8,2
Canarias/Madeira - Brasil	6,0
Castrourdiales - Lisboa	7,8
Lisboa - Brasil	9,2
Lisboa - Flandes	8,2
Lisboa - Nantes	7,0
Lisboa - Ruán	8,3
Lisboa - La India	9,0
Oporto - Brasil	9,5
Oporto - Flandes	8,2
Oporto - Livorno	12,5
Pernambuco/Bahia - Lisboa/Galicia	10,2
Santo Tomé - Lisboa	9,3
Santo Tomé - Santo Domingo	5,8
Sevilla - Cabo Verde	6,5
Viana do Castelo - Madeira/La Palma - Brasil	11,9

FUENTE: CASADO ALONSO, 1999b: 300-306.